Rok VI Warszawa, styczeń 1925 roku № 1.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.
Wychodzi raz w miesiącu każdego 1.

W JEDNOŚCI SIŁA!



Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.
KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne [illegible]wy we [illegible] bierzmy ręce!

W Wigilję.

Gdy w wigilijny wieczór pierwsza na niebie zaświeci gwiazda, gdy mrok okryje zaśnieżone pola, gdy zapadnie święta i tajemnicza Noc Bożego Narodzenia, gdy starodawnym naszym zwyczajem w pałacach i w chatach wszyscy zasiędą do wspólnej wieczerzy — wówczas niejeden z Was, koledzy, zdala od domu, od rodziny pełnić będzie twardy swój obowiązek. A skoro dojrzy oświetlone szyby chat, skoro go doleci z oddali stłumione echo kolędy — odwróci głowę swoją od ognia; [illegible] dlatego mu aby blask nie przyćmił wzroku, może [illegible] aby ukryć łzę, co mu się stoczy po twarzy. [illegible] już nasza dola i taki obowiązek.

Czy noc, czy święto, czy siecze deszcz, czy smaga mroźny wicher, czy nas do domu, do rodziny woła tęsknione i niespokojne serce męża i ojca — nasz obowiązek spełniony być musi.

A pełnić go trzeba bez wzruszeń i bez nerwów. Trzeba coprędzej otrzeć łzę, co nam się ciśnie do oczu, stłumić wzruszenie co nam uciska piersi, bo w dłoniach naszych dzierżymy życie dziesiątek i setek ludzi, dzierżymy całość i bezpieczeństwo najważniejszej arterji komunikacyjnej.

Jednak za ciężką naszą pracę, za znojny nasz trud, zroszony potem, za olbrzymią odpowiedzialność, która na nas ciąży nie możemy się spodziewać uznania z nikąd i od nikogo.

Za marny grosz, w tej ciężkiej służbie zarobiony, wytykają nas i wytykać będą palcami nie tylko ci, co naszej służby nie znają i nierozumieją ale nawet nasi koledzy-kolejarze i ci najwięcej!

Pienią się i pienić będą z zazdrości i w jej szale krzyczą i krzyczeć będą głośno, żeśmy uprzywilejowani, żeśmy niesłusznie wynagradzani, żeśmy za dobrze uposażeni.

Ale za naszymi słusznymi postulatami nikt się nie ujmie. Nikt nas nie obroni przed krzywdą, nikt nie zainteresuje się tem co nas boli i co nas gnębi. Robimy to sami. Własne sprawy we własne ujęliśmy ręce i będziemy je prowadzić sami, dumni, że niczyjej pomocy nie potrzebujemy, że jesteśmy u siebie, nikomu nie wycierając kątów. A w ciężkiej naszej walce o byt i o prawa oczy nasze zwracają się do tych wszystkich, którzy tak jak my są pokrzywdzeni i upośledzeni i którzy tak jak my uczciwie i bez niczyjej krzywdy dążą do wywalczenia lepszych warunków bytu.

Czujemy się solidarni z całą klasą pracującą, walczącą z uciskiem i wyzyskiem, z niesprawiedliwościami społecznego ustroju i z nią razem winniśmy iść zawsze, bo na tej tylko drodze usiłowania nasze mogą być uwieńczone pomyślnymi skutkami.

Czas już najwyższy aby i ci nieliczni, z pośród nas którzy tej prawdy nie dojrzeli jeszcze, wreszcie przejrzeli.

Dla nas jedyną drogą, łączność i jedność. Wszyscy bez wyjątku zgrupować się musimy w naszym Związku bo tylko w ten sposób będziemy mogli z otuchą patrzeć w jutro, spodziewać się poprawy naszego losu.

Że zaś jesteśmy jedną, wielką rodziną, złączoną wspólnym celem, który nam przyświeca i jedną [illegible] dolą, która nas gnębi podzielmyż się dziś, choć w myślach, opłatkiem. Uczujmy i zrozumiejmy, że jesteśmy sobie blizcy i że ta nasza łączność i jedność z dniem każdym zacieśniać się powinna.

W uroczysty dzień Wigilji życzymy Wam wszystkim Koledzy, Wesołych Świąt z Nowym zaś Rokiem szlemy życzenia aby nas przyszłość zawiodła do nowej, lepszej, jaśniejszej doli.

Władysław St. Reymont.

W ubiegłym miesiącu przyznano nagrodę z fundacji Nobla z dziedziny literatury pięknej wielkiemu pisarzowi polskiemu Władysławowi St. Reymontowi.

Jest to nagroda wielka i zaszczytna nie tylko dla samego, najwyższej czci godnego laureata ale i dla całego Państwa i społeczeństwa polskiego. Zapewnia ona laureatowi rozgłos wszechświatowy, Polsce przysparza nowej chwały. Pisma Reymonta przetłumaczone zostaną na wszystkie języki cywilizowanego świata. Miljony ludzi czytać i podziwiać będą genjalne płody polskiego ducha.

Wł. St. Reymont jest po Sienkiewiczu i p. M. Curie-Skłodowskiej trzecim Polakiem, którego wysoki ten zaszczyt spotyka.

Dlatego też do stóp czcigodnego laureata składała i składa cała Polska serdeczne wyrazy hołdu i uznania. Nie wszystkim może jednak wiadomo, że Wł. St. Reymont zaczął swoją karjerę życiową jako kolejarz, że był ongi naszym kolegą zawodowym, że pracował jako biuralista na byłej warszawsko-wiedeńskiej drodze. Był przydzielony do różnych t. zw. „odstępów" warszawsko-wiedeńskiej kolei, dłuższy zaś czas spędził na odstępie w Wolbórce.

Tutaj, jak sam opowiada w jednej ze swoich nowel, wtłoczony w twardą, szarą dolę kolejowego żywota, wczytywał się z entuzjazmem ale i z dotkliwą szkodą dla swoich obowiązków służbowych w „Trylogję" Sienkiewicza za co go nawet „zredukowano".

Tutaj też poznał on życie kolejarza i podpatrzył te wspaniałe typy, które później z takiem mistrzowstwem w dziełach swoich: (Fermenty, Marzyciel i t. d.) opisał. Stąd też odszedł do pracy nad największem i najpiękniejszem z swoich dzieł (4 tomowa powieść p. t. „Chłopi"), które mu dziś utorowało drogę do wszechświatowej sławy.

Niechajże zatem w powodzi hołdów składanych u jego stóp nie zbraknie także i hołdu od dawnych kolegów zawodowych kolejarzy.

Dumni, że z naszego grona wyszedł wznosimy okrzyk: Niech nam żyje długo na chwałę Ojczyzny i własną!

W walce o pragmatykę.

Doczekaliśmy się wreszcie po długich oczekiwaniach rządowego projektu pragmatyki. Ze zrozumiałem zaciekawieniem braliśmy do ręki ten projekt. Czytaliśmy go z należną uwagą i dobrą wolą.

Ale po zaznajomieniu się z jego treścią przejęło nas uczucie przykre, uczucie wstydu i zakłopotania. Trudno nam było uwierzyć, że to, co przeczytaliśmy ma być istotnie rządowym projektem ustawy, regulującej nasze prawa i obowiązki. Krok za krokiem, artykuł za artykułem postanowienia krzywdzące, nie licujące ani z powagą sprawy, ani z duchem czasu. Nie chce się wprost wierzyć że jest to projekt opracowany przez współczesnych nam ludzi, w XX wieku, w wolnej, niepodległej, demokratycznej Polsce dla pracowników państwowych, którzy przecież są obywatelami Państwa. A co gorsza spotykamy w projekcie niekonsekwencje rażące i jaskrawe, ba nawet niejednokrotnie brak zdrowego sensu. Smutne to ale prawdziwe. Końcowe artykuły kłócą się z początkowymi, czasem w jednym i tym samym artykule autor czy autorowie przeczą samym sobie. Myśli chaotyczne, ich formułowanie niezdarne, nieumiejętność uświadomienia sobie celów, do których się dąży, średniowieczno-pańszczyźniane kategorje myślenia, brak zrozumienia dla ducha czasu—oto zasadnicze cechy projektu. Poszczególne ustępy przepisane żywcem z austrjackiej pragmatyki kolejowej. Z tego ostatniego faktu nie robimy autorom zarzutu, owszem sami proponujemy w niektórych miejscach użycie przepisów tej pragmatyki. Jednakże ustępy zapożyczone są przeważnie bez głębszego przemyślenia, na chybił trafił, umieszczone nie zawsze we właściwych miejscach a co najważniejsze: nie to zostało przepisane, co na to zasługiwało. W imię prawdy należy jednak stwierdzić, że w wielu miejscach projekt zawiera myśli i dobre i nowe. Nie chcemy używać tutaj argumentu, użytego swego czasu przez jednego z profesorów uniwersytetu lwowskiego, że to, co jest nowe nie jest dobre, a to, co dobre nie jest nowe, choć tak po części jest istotnie. Dalecy od demagogji chcemy oddać sprawiedliwość autorom. Jest w projekcie wiele przepisów nowoczesnych i liberalnych. Gubią się one jednak w powodzi postanowień złych, niesprawiedliwych, nie nadających się już nie tylko do przyjęcia ale nawet do dyskusji.

Projekt załatwił się z nasuwającymi się problematami tylko, jak się to mówi, „z grubsza". Nie rozwinął całego szeregu kwestji, nie przemyślał ich do końca. Z wielu przykładów przytoczymy tylko jeden: sprawę odpowiedzialności urzędnika za szkody wyrządzone osobom trzecim, którego przemyślenie i rozwiązanie nasuwało się choćby tylko w związku z art. 121 konstytucji. Do tej samej kategorji należą wszystkie te kwestje, których rozstrzygnięcie odsyła niewiadomo leniwy czy bojaźliwy autor do „osobnych przepisów". Nadaje to projektowi domowej, swojskiej cechy. Przekleństwo naszych ustaw, domagających się co tydzień prawie, nowel, uzupełnianych setkami „osobnych przepisów" zaciążyło również i nad omawianym projektem.

Przejdźmy do szczegółów.

Szeroki ogół kolejarzy jednego przedewszystkiem oczekiwał od pragmatyki. Oto zabezpieczenia swego bytu. Dotychczasowa niepewność losu nazbyt jest męcząca. Wyrażało się to w formie oświadczania się za publiczno-prawnym charakterem stosunku pracownika do państwa, albowiem ten termin był właśnie uosobieniem owego zabezpieczenia bytu i stanowiska, o które ogółowi głównie chodzi. Cóż odpowiedzą dziś, gdy im powiemy, że projekt dozwala na zwolnienie pracownika ze służby za jednomiesięcznem wypowiedzeniem nie tylko już w wypadkach reorganizacji czy całej kolei czy poszczególnych urzędów, ale nawet „ze względu na dobro służby". Co ten termin ma oznaczać w teorji niewiadomo. W praktyce oznacza on samowolę administracji i pachnie kazionną wonią art. 41 rosyjskich przepisów służbowych.

Projekt krępuje pracownika w bardzo wysokim stopniu. Od zezwolenia władzy zależy oddawanie się zajęciom ubocznym i prowadzenie przedsiębiorstw zarobkowych, przyczem skrępowany jest nie tylko pracownik sam, ale i pozostający na jego „całkowitym lub częściowym utrzymaniu" członkowie rodziny. Władza może wydać zarządzenie, uzależniające opuszczanie miejsca zamieszkania od każdorazowego zezwolenia. Władza, według swobodnego uznania zezwala pracownikowi na wystąpienie ze służby i nie jest przytem krępowana żadnymi wyraźnymi przepisami, chroniącymi pracownika od samowoli. Nawet wyjazd do lekarza jest uzależniony od pozwolenia władzy. Władza może wdrożenie postępowania karnego o obrazę czynną tylko osobie prywatnej, a koszta procesu chce zwracać tylko w wypadku skazania „winnego". 15-to dniowa nieusprawiedliwiona nieobecność w służbie powoduje bezwzględne wydalenie pracownika. Przepisy o tajemnicy służbowej są sformułowane niejasno i tak rozciągliwie, że nigdy nie będzie wiadomo czy też pracownik tajemnicy nie naruszył. A kary za to srogie!

Za szkody, wyrządzone kolei odpowiadać ma pracownik bezwarunkowo w razie swojej „winy". Nie wiemy czy odnośny p. referent zdaje sobie dobrze sprawę z tego co to jest wina. Czy wie, że to jest pojęcie trudne, bardzo nawet trudne, że nad niem nie sposób przejść bez głębszego zastanowienia. Wina przecież ma różne formy i postacie, różne wreszcie stopnie natężenia. Przepis ustawy to rzecz ważna i poważna, to nie salonowa rozmowa, gdzie się słowa puszcza na wiatr. A przecie w braku przepisów, które winę tę bliżej określają, które wytykają pewne granice decydującym o winie i odszkodowaniu czynnikom każdy wypadek, każde uszczuplenie majątku, każde uszkodzenie inwentarza może być poczytane za winę. A tabor kolejowy nie jest zbudowany z granitu, nie jest wieczny ani niezniszczalny, każde zaś przedsiębiorstwo, posługujące się takim materjałem musi na siebie wziąć niebezpieczeństwo jego zniszczenia. Nie wymagamy aby pracownik wolny był od odpowiedzialności za szkody wyrządzone z winy umyślnej lub grubego niedbalstwa. Ale trzeba dla skontatowania tej winy przewidzieć odpowiednie postępowanie, dające rękojmie sprawiedliwości. A w dodatku mowa jest o wszelkiej szkodzie. A więc nie tylko o materjalnej. Pytamy kto i jak ocenić ma ową doniosłą szkodę moralną, jaką wyrządzili Ministerstwu Kolei autorowie omawianego projektu, wydając go w formie obecnej pod sąd opinji publicznej?..

Rozdział o przestępstwach i karach dyscyplinarnych jest w treści swej niesłychany. Przestępstwa dzielić

się mają na występki i wykroczenia. Ale między tymi dwiema kategorjami, różniącymi się wybitnie skutkami i karami, które za nie grożą nie ma w projekcie wyraźnej granicy. Występki, grożące wydaleniem, odliczeniem lat służby i t. p. określone są przy ustawicznej pomocy wyrażeń: „a zwłaszcza“, „a w szczególności“, „a przedewszystkiem“. Występkiem jest spowodowanie „*znacznej*“ straty materjalnej. Co to znaczy „*znacznej*“ straty? Kto będzie określał czy strata jest znaczną? Co to są np. czyny zagrażające „pośrednio“ bezpieczeństwu ruchu? O postępowaniu dyscyplinarnem, o udziale pracowników w komisjach dyscyplinarnych ani słowa. Istnieje jakieś nieokreślone „postępowanie komisyjne“, które bliżej określić mają „osobne przepisy“. Owo postępowanie jednak ma decydować o tem tylko, czy zarzucany pracownikowi czyn jest czy nie jest przekroczeniem przepisów. O winie, o tem czy pracownik jest moralnym sprawcą swego czynu i o karze decyduje „władza II instancji“ (także coś nowego, bo projekt zna po za tem tylko „władzę naczelną“ i „przełożoną“.)

O konstytucji, o prawach obywatelskich, o ustawodawstwie społecznem i robotniczem o prawie koalicji, przysługującym każdemu obywatelowi autorowie zdaje się nie słyszeli. Przynajmniej nie ma w projekcie dostatecznych podstaw by sobie urobić pewny sąd o tem czy żyją oni wśród nas, w otaczającej nas współczesności czy też spadli z nieba, do którego weszli przed dwoma wiekami, jako wysłużeni funkcjonarjusze państwa policyjnego.

O terminologję już potrąciliśmy. Jeszcze parę kwiatków: Niechaj nam kto wytłumaczy co znaczy: „przyjmowanie udziału w wystąpieniach przeciw powadze i interesom Państwa“; co to jest „*jawne*“ niedbalstwo; co to znaczy „wystąpienia które *mogą* zakłócić należyty bieg czynności, *mogą* wywołać uzasadnione podejrzenia, wreszcie co ma znaczyć, że to i owo jest „*niedopuszczalne*“? Co to jest? Wiecowa mowa, kawiarniana, pogawędka czy projekt ustawy, prawa, elaborat Ministerstwa Rzeczypospolitej?..

Rozdział o prawach wypadł nieco lepiej. Daleko mu jednak również do doskonałości.

W tym stanie rzeczy wniosek ostateczny jest prosty: albo do kosza z projektem, albo też przerobić go tak, aby go właśni jego rodziciele nie poznali.

Przytoczonych tutaj uwag nie uważamy za wyczerpującą krytykę projektu. Rzuciliśmy tylko szkic. Na krytykę szczegółową nie tutaj czas i miejsce. Chcemy jednak aby ogół naszych członków wyrobił sobie choć powierzchowny sąd o projekcie. Związek zajmie stanowisko w tej sprawie we właściwym miejscu i czasie.

Komentarze.

Z powodu artykułu w Nr. 2-gim czasopisma „Inżynier Kolejowy“ p. t. „Bez komentarzy“.

Pod powyższym tytułem podał „Inżynier Kolejowy“ tabelkę, zawierającą zestawienie poborów różnych dykasterji służbowych począwszy od prezesa Dyrekcji, skończywszy na konduktorze. Tabelkę tę zaopatrzył w wyjaśnienie metody zestawienia, zresztą nie dodał do niej żadnych wyjaśnień, sądząc, że mówi sama za siebie „bez komentarzy“.

Daruje nam redakcja „Inżyniera kolejowego“, że jednak uważamy komentarze za konieczne i że je tu zamieścimy.

Przedewszystkiem wiemy dobrze, aczkolwiek jesteśmy tylko maszynistami, że każde zestawienie da się zrobić w rozmaity sposób, że da się przy pewnej dozie trudu nagiąć, da się wprząc w służbę różnych, czasem nawet sprzecznych z sobą argumentów. Pozwalamy sobie twierdzić, że i zestawienie, o którym mowa ujmuje rzecz, — żeby się wyrazić delikatnie — jednostronnie. W uposażenie bowiem maszynisty, pomocnika maszynisty i t. d. wlicza redakcja „Inżyniera kolejowego“ także godzinowo-kilometrowe i premje węglowe. W uposażeniu innych grup dodatki te nie figurują. Powiecie panowie: dlatego, że inne grupy tego uposażenia nie otrzymują. Przepraszamy, ale nieprawda! Przecież każdy funkcjonarjusz kolejowy, który wyjeżdża po za swoje miejsce zamieszkania pobiera djety. Otrzymują je również i inżynierowie kolejowi. Nikt im nie kwestjonuje prawa do pobierania tych djet. A, co najważniejsza, nikt ich nie wlicza do stałego uposażenia służbowego inżynierów. Dlaczegoż tedy pobieranie tych djet przez maszynistę jest traktowane inaczej, dlaczego wywołuje taki alarm, dlaczego maszyniście wlicza się te djety, może inaczej obliczane, jak gdzieindziej, ale przecie djety, do jego stałego uposażenia i to wlicza się bez wahania i bez skrupułów tak, że, zdaniem panów, nie wymaga to komentarzy? Czyżby dlatego, że maszynista, ze względu na rodzaj swojej służby musi stale wyjeżdżać w drogę?..

A przecież maszynista owe djety w drodze wydaje, a jeśli je ten i ów zaoszczędza to ze szkodą dotkliwą dla swego zdrowia, dla swego odżywienia.

Następnie jedno pytanie. Na jakiej zasadzie zaliczacie panowie do stałego uposażenia maszynisty premje węglowe? Przecież aż nazbyt dobrze jest panom wiadomo, że maszynista w większości wypadków nie pobiera tych premji. Co więcej. Panowie wiecie i musicie wiedzieć, że maszynista najczęściej płaci kary za przepały, kary tak wysokie, że pochłaniają nie tylko ewentualnie zarobione w innych miesiącach premje, ale nawet do 25% godzinowo-kilometrowego. Przecie wśród Panów są ci, którzy kary te wymierzają. W tych warunkach przeciętna będzie ujemną. A w rubryce wykazującej pobory najniższe należałoby odliczyć najwyższą karę za przepał. Czyście panowie to uczynili? Zdaje się, że nie. Jakie i tedy i w jakiej wysokości premje zaliczacie panowie do poborów maszynisty? Czy też przypadkiem odnośna pozycja nie jest wzięta, — że się tak wyrazimy — z powietrza?

Podejmujemy się na wezwawie sporządzić na podstawie wyłącznie tylko urzędowych i wiarygodnych danych inne zestawienie, które sprawę oświetli z takiego punktu widzenia, że może doczekamy się komentarzy ze strony panów.

A wreszcie sprawa zasadnicza. Szanujemy i poważamy inżynierów kolejowych, znamy i podziwiamy ich ofiarną pracę. Jesteśmy też głęboko przekonani o tem, że uposażenie ich nie jest wystarczającem a walka ich o podwyższenie poborów aż nadto uzasadniona. Nie możemy jednak, jako zaczepieni, zgodzić się na sposób, w jaki usiłują słuszne swoje prawa wywalczyć. Suma jednostek pieniądza, którą pracownik otrzymuje jest niczem. Wyrazu nabiera ona dopiero w oświetleniu wydatków jakie pracownik ponosi, stopy życiowej, na której się utrzymuje i utrzymać może i t. d. Panowie zamieszczacie w cennem swojem piśmie wynik, ankiety w sprawie stopy życiowej inżynierów kolejowych. Czy panowie wyobrażacie sobie do jakich wyników doprowadziłaby ankieta w sprawie stopy życiowej maszynistów, już nawet z uwzględnieniem różnicy stanowiska społecznego? Wytykanie palcami tego, który w nic nie mówiącej sumie złotych, obliczonej dowolnie i nierzeczowo otrzymuje więcej aniżeli interesowany, nie jest etycznym sposobem walki.

Dzieli nas cała przepaść społecznych przesądów, stanowiska i stosunku służbowego. Ale przecie mimo wszystko zaprzeczyć się nie da, że jesteśmy pracownikami tego samego przedsiębiorstwa i nie powinniśmy

walczyć o swoje prawa depcąc sobie wzajemnie po karkach. My mamy za sobą dłuższą historję walki o nasze prawa, aniżeli panowie, ale z dumą możemy o sobie powiedzieć, że w walce tej nie użyliśmy dotąd ani razu takiego argumentu, jakim panowie walkę tę rozpocząć usiłujecie.

Zły przykład, idący od góry działa. Przypatrzcież się tedy panowie, jak podziałał na młodszych od panów i wiedzą i inteligencją i wyrobieniem społecznem urzędników kolejowych, sfederowanych ostatnio z biuralistami.

Mamy na myśli artykuł „W imię sprawiedliwości" zamieszczony w Nrr. 11—12, 13—14 Rok II i III (jeden numer) czasopisma „Łącznik — Głos urzędnika kolejowego.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że połączenie odpowiedzi na oba te artykuły w jednem miejscu jest dla panów ubliżające. Niechaj nam panowie wybaczą. Czynimy to tylko dlatego, że sprawy te łączą się ściśle ze sobą.

Przeczytajcie panowie ten artykuł, jeśli macie czas i cierpliwość do czytania takich bredni.

Jakiś poetycznie nastrojony „funkcjonarjusz z Wielkopolski" wciela siebie w postać „wzniosłej zasady" i w tej inkarnacji wędruje sobie po biurach ministerjalnych jak Dante po piekle. Kłania się, wykonuje dygi i prosi o przedstawienie obecnym i nieobecnym. Wreszcie „wzniosła zasada" wraca do porządku dziennego i zaczyna mówić. To zaś co mówi, to zbieranina nonsensów. Zaczyna od fałszywej wiadomości jakoby Rada Ministrów podwyższyła godzinowo-kilometrowe maszynistom i konduktorom. Następnie usiłuje udowodnić, że maszynistom nie należy się godzinowo-kilometrowe, że nie ponoszą wydatków w służbie, że nie ponoszą odpowiedzialności innej, aniżeli inni funkcjonarjusze kolejowi. Do czego ma to wszystko służyć? Co mu to przeszkadza? Czy obiecuje sobie jakieś zyski dla siebie przez zniesienie kilometrowego? „Jasnem" jest dla niego wszystko, czego wprawdzie, jak sam przyznaje, nie rozumie nie będąc fachowcem, ale co mu jest potrzebne do jego tajemniczych i niezrozumiałych celów. „Mylnem" jest wszystko co mu się nie podoba. Artykuł ten nie zasługuje na rzeczowe omówienie. Rozumnymi argumentami nie można walczyć z bezsensem. Ani jedno twierdzenie tego artykułu nie jest rzeczowo uzasadnione. Autor zapewne należy do tych, którzy prochu nie wymyślili. Nie o niego nam też chodzi. Chodzi nam o redakcję „Głosu Urzędnika", która to ględzenie uznała za „swoje stanowisko", chodzi nam o Związek Urzędników, który swoją powagą pokrywa nierozważnych redaktorów. Nie przeszkadzaliśmy i nie przeszkadzamy niczem urzędnikom kolejowym w walce o ich prawa. Ale wymagamy aby i ich Związek nie posługiwał się wobec nas argumentami zdrożnymi, niemoralnymi, godnymi potępienia i... głupimi w dodatku. Nie tędy droga! Sianiem zazdrości i nienawiści, szczuciem jednych na drugich nie dojdziemy do celu.

A na ukoronowanie wszystkich tych bredni bezpośrednio po omówionym artykule przedrukowany (n. b. błędnie) z „Inżyniera kolejowego" artykuł „Bez komentarzy". Na ten objaw duchowego żebractwa, nie jedyny zresztą w „Głosie Urzędnika" nie reagujemy bezpośrednio. Ubliżylibyśmy sami sobie. Ale zwracamy na ten fakt uwagę pp. inżynierów kolejowych na dowód, jak zgubnie działa zły przykład. Prosimy tedy w przyszłości o staranniejszy dobór argumentów w dążeniach panów do poprawy bytu, aby panowie nie musieli brać na swoje sumienie odpowiedzialności za to, że wasze argumenty w rękach ludzi niedojrzałych i niewyrobionych stały się zarzewiem nienawiści pomiędzy tymi, którym tylko jedność i zgoda poprawę bytu przynieść może.

W sprawie zapomogi.

Prezydjum Zarz. Główn. Z. Z. M. kilkakrotnie już występowało do M. K. z żądaniem wypłacenia bezzwrotnej zapomogi w wysokości conajmniej jednomiesięcznych poborów. Z takiem samem żądaniem występowały także inne związki pracowników kolejowych.

Pan Minister kolei stale odmawiał, zasłaniając się brakiem funduszów. Na odczepne przyznał i polecił wypłacić 25% poborów w formie zwrotnej zaliczki. O reszcie, ani mówić nie chce gdyż, jak twierdzi niema pieniędzy.

Tymczasem wśród kolejarzy, szerzy się nędza. Pobory przy wzrastającej drożyźnie nie wystarczają na utrzymanie. Cóż dopiero mówić o zakupach ciepłej odzieży na zimę lub o pokryciu wydatków świątecznych. Ministerstwo Skarbu nie respektuje obliczeń Gł. Urzędu Statystycznego co do wzrostu drożyzny. Wymyśla rozmaite kruczki i figielki statystyczne, na podstawie których jakaś tajemnicza „komisja", złożona, jak się okazuje, z jednego tylko członka konstatuje wbrew faktom i rzeczywistości, że drożyzna wcale nie wzrosła. Przeliczenie poborów w chwili zmiany waluty dokonane zostało w sposób krzywdzący. Nie otrzymaliśmy w złotych równowartości naszych markowych poborów według urzędowej relacji 1 złoty = 1,800,000 marek. Podwyżki mnożnej nie mogą nigdy nadążyć zwyżce drożyzny. Przyznanie zapomogi jest tedy postulatem prostej sprawiedliwości.

A nędza, która wśród kolejarzy panuje dotyka także i maszynistów i ich pomocników: Wbrew utartej, a bezpodstawnej opinji, która niestety szerzy się również i między naszymi kolegami zawodowymi — kolejarzami, ba nawet znajduje wyraz w kolejarskich czasopismach zawodowych — maszynista, czy jego pomocnik nie jest w stanie z swoich poborów pokryć bieżących wydatków. Godzinowo-kilometrowe, które tyle budzi goryczy i taką nieuzasadnioną wywołuje zazdrość u innych kolejarzy w całości wychodzi na zwiększone wydatki w drodze. A pozostałe pobory ani nam ani nikomu do życia wystarczyć nie mogą. Nie chcemy twierdzić, że jesteśmy najgorzej uposażeni. Owszem wiemy dobrze, że są kategorje służbowe znacznie gorzej od nas sytuowane. Ale musimy ze swej strony stwierdzić i że i nasze pobory są niedostateczne, że i wśród maszynistów szerzy się nędza, że i dla nich zapomoga jest nietylko potrzebna ale i konieczna.

Pan Minister Kolei dał nam swego czasu przyrzeczenie, że pierwszy grosz oszczędności kolejowych zużyty będzie na poprawę bytu pracownika kolejowego. Nie ze wszystkiem słowa swego dotrzymał. Oszczędności bowiem, jakie obecnie kolejnictwo przynosi Pan Minister zużywa częściowo na inwestycje. Niemniej jednak jedne z pierwszych groszy oszczędności, jakie n. p. Dyr. Warszawska poczyniła poszły istotnie na poprawę bytu, na zapomogi. Zapomogi te jednak otrzymali wyłącznie urzędnicy V i VI stopnia służbowego, dyrektorzy, wicedyrektorzy i naczelnicy wydziałów.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, że urzędnicy ministerstwa, prawdopodobnie także tylko wyżsi, otrzymali zapomogę w łącznej sumie 125.000.

Trudno utrzymywać, że pp. dyrektorzy nie są pracownikami kolejowymi. Nie łatwo również byłoby uzasadnić, że im nie należy się poprawa bytu, że owe zapomogi wstydliwie ukryte pod nazwą „remuneracji" nie powinny im być przyznane. Ale z naciskiem podkreślić musimy, że nie im pierwszym należało je wypłacić i nie im samym. Są wielkie, tysiączne rzesze nędzarzy kolejowych, którzy nietylko już, według słów p. Ministra na pół, ale całkiem są głodni. A właśnie ci robili oszczędności, a właśnie ci skutkiem gospodarki oszczę-

nościowej, którą się prowadzi ich kosztem najwięcej ucierpieli. My, maszyniści wiemy coś o tem. Nas przecie dotykają srogie, w setki złotych idące kary za przepały, my przedewszystkiem płacimy t. zw. „odszkodowania" za uszkodzenie taboru i to winni czy niewinni byle tylko były oszczędności. Dlatego też przyznanie zapomogi wyłącznie dygnitarzom V i VI kategorji musimy skwalifikować jako czyn nie tylko niesprawiedliwy ale niepolityczny, budzący najzupełniej słuszne rozgoryczenie, zwłaszcza wobec żebraczego uposażenia niższych kategorji służbowych. Na linjach wrzało już od dawna z powodu nędzy i niedostatecznych poborów. Przyznanie „remuneracji" najwyższym kategorjom służbowym, choćby motywowane tem, że jak twierdzi p. Minister, pracują po za godzinami służbowymi, stać się może tem zarzewiem, od którego powstaje płomień, płomień niszczący, mogący nie tylko przekreślić oszczędności ale nawet przyprawić lekkomyślną administrację o poważne i niepowetowane straty.

Ostrożnie tedy z ogniem. Zapomoga jest koniecznością. Domaga się jej życie i rozpaczliwa sytuacja szerokich mas kolejarzy. A pierwsze grosze oszczędności należy użyć na poprawę doli tych, którzy tego najwięcej potrzebują. A tymi nie są pp. dyrekterowie!

Przeniesienia.

Od pewnego czasu władze kolejowe wymyśliły nowy sposób szykanowania drużyn parowozowych. Nie wystarczają im widocznie drakońskie kary za rzekome przepały, nakładające na drużyny parowozowe nieznośne ciężary materjalne, nierzadko pozbawiające ich dotychczasowego stanowiska i redukujące im krwawym potem zaznaczone i przypieczętowane lata służby. Wszystko to zamało. Podziwu godna na tem polu pomysłowość władz kolejowych wzbogaciła już i tak niebyle jaki arsenał szykan w nowy a złośliwy środek. Oto po prostu przenosi się drużyny parowozowe. Ot, tak sobie, bez powodu, bez potrzeby. Byle by tylko maszyniści znali co to władza i co ona może!

I tak np. Dyr. Warszawska przeniosła 10 drużyn parowozowych z Warszawy—Głównej do Kutna. W Kutnie nie ma zupełnie mieszkań ani służbowych, ani prywatnych. Przeniesieni w ciągu 24 godzin maszyniści i ich pomocnicy zmuszeni są zatem pozostawić rodziny w Warszawie sami zaś mieszkać w barakach, nie nadających się absolutnie na mieszkanie dla ludzi. Trzeba pokrywać z umniejszonych poborów koszta podwójnego gospodarstwa domowego. Trzeba przecie od czasu do czasu i rodzinę odwiedzić. Ale na to, przy wytężającej służbie rzadko tylko czas się znaleść może. Wszelkie prośby i wszelkie przedstawienia w Dyrekcji nie pomogły. Poszkodowani prosili aby przynajmniej uznano przeniesienie ich za delegację i wypłacono im stosowne djety, prosili wreszcie aby przeniesienie ich było czasowem i aby po jakimś czasie zdjęto z nich wyrok skazujący ich dosłownie na ciężkie roboty. Dyrekcja była nieczuła na prośby. Zdawałoby się, że takie zarządzenie jest przynajmniej uzasadnione względami służby. Nic podobnego. Wynikło ono stąd, że parowozowni Poznań odjęto bez powodu obsługę 3 pociągów osobowych, obsługujących przestrzeń Poznań — Strzałkowo i przyi przydzielono ją parowozowni Kutno. Pokrzywdzeni są maszyniści poznańscy bo młodszych z nich używa się z tego powodu do służby jako palaczy, pokrzywdzeni są tembardziej warszawscy skazańcy do ciężkich robót przymusowych w Kutnie.

Co więcej Dyrekcja warszawska, zapominając snać (nie po raz pierwszy) o powadze urzędu państwowego, który powinien stać na straży zasad etyki publicznej— oświadczyła poszkodowanym, że jeśli do Kutna nie pójdą, zostaną zredukowani, a Dyrekcja na stanowiska te rozpisze konkurs. Poddajemy pod sąd opinji publicznej jak należy scharakteryzować używanie takich środków celem wywarcia presji na pracowników.

A równocześnie inna Dyrekcja, tym razem stanisławowska przenosi również 10 maszynistów z parowozowni Stanisławów do parowozowni Chodorów. Również bez powodu a nawet wyraźnie wbrew interesom służby. Tylko dlatego, że tak się podobało p. Fierichowi, naczelnikowi parowozowni w Stanisławowie. Pan ten którego postępowanie w stosunku do maszynistów jest godne napiętnowania i który po za tem nie cieszy się najlepszą opinją nawet u swoich władz, posiada przyjaciela, który jest naczelnikiem miniaturowej parowozowni w Kołomyi. Dobrze mu tam jest. Ma tam kapitały, interesa, stosunki. Dla jego satysfakcji wbrew interesom służby, wbrew wielokrotnym przedprzedstawieniom interesowanych drużyn parowozowych przydzie!a się parowozowni Kołomyja obsługę 3 pociągów osobowych Kołomyja — Śniatyn a maszynistów, wszystkich żonatych a prawie wszystkich właścicieli realności przenosi się do Chodorowa i skazuje się na męki i udręki braku domowego ogniska.

A przecież regułą powinno być aby pracownik mieszkał w miejscu służbowem. Tego wymaga interes służby. To nawet jest dla służby nieodzowne.

P. inż. Kannegieser, zajmujący poważne i odpowiedzialne stanowisko w zarządzie kolei pisze w 1 numerze „Inżyniera Kolejowego" dosłownie: „Oprócz warunków pracy koniecznem jest dbać o stosowne warunki życia domowego pracowników, nie dla tego, że tego wymaga współczucie dla człowieka lecz wprost ze względu na lepszą wydajność pracy. Czyż możemy wymagać wielkiej wydajności od kogoś, kto po całym dniu pracy niema sposobu wypocząć z braku pomieszkania włócząc się po kątach, po ciasnych mieszkaniach albo starych wagonach?"

Nawet p. inż. Niebieszczański, autor słynnego projektu rządowego pragmatyki uznaje to z całą stanowczością i powiada w art. 25 tego projektu, że pracownik „w zasadzie" powinien mieszkać w swojem miejscu służbowym. Dlatego też, niezależnie od kroków, które już w tej sprawie poczyniliśmy i poczynimy prosimy uprzejmie p. inż. Niebieszczańskiego aby nasze stanowisko w tej sprawie poparł w dobrze zrozumianym własnym interesie, gdyż inaczej powaga jego projektu mocno będzie nadwyrężona.

W sprawie premji opałowych Dyr. Katowickiej.

Maszyniści kolejowi okręgu Dyr. Katowickiej zgrupowani w Z. Z. M. postanowili w zeszłym miesiącu zrezygnować z przyznanych im premji opałowych i przeznaczyli należne im z tego tytułu kwoty na Ligę Obrony Powietrznej Państwa.

Wystąpienie to jest samo przez się ze wszech miar chwalebne. Nasi górnośląscy koledzy nie spodziewali się chyba, że ten ich krok zostanie tak fałszywie oceniony przez społeczeństwo, przez kolegów-kolejarzy, a nawet przez przedstawicieli rządu.

Posypały się notatki w prasie codziennej i zawodowej, notatki, głośno chwalące ofiarność maszynistów ale równocześnie dziwujące się z przekąsem co też to są za „burżuje" ci maszyniści i jak im się dobrze powodzi, że dają aż 90.000 złotych na cele publiczne. A niektóre organy kolejowych Związków Zawodowych uderzyły na alarm. Zaatakowały Ministerstwo Kolei za to, że wogóle maszynistom premje węglowe przyznaje, twierdząc, że maszyniści tych premji nie potrzebują, że jest to wyrzucony grosz, że pieniędzy tych należałoby użyć na podwyższenie poborów innych grup pracowni-

ków, a nie dawać je maszynistom, którym powodzi się tak dobrze, że ofiarowują je na cele publiczne.

Sprawa wymaga wyjaśnienia.

Gospodarka opałowa jest dla zarządu kolei rzeczą nader doniosłą. W jej budżecie eksploatacyjnym wydatek na opał stanowi bodajże najpoważniejszą pozycję. Dlatego też dążnością każdego Zarządu kolei jest zmniejszyć wydatki na opał. Prowadzi do tego wiele dróg, z których najważniejszemi są: odpowiednia konstrukcja palenisk i kotłów, odpowiednie metody naprawy i konserwacji lokomotyw i t. d. Jednym ze środków prowadzących do tego celu jest również zainteresowanie pracownika w robieniu oszczędności przez odpowiednie premjowanie oszczędności na opale.

System ten wynika z zasad t. zw. naukowej organizacji pracy. Jako taki jest on np. istotną częścią składową t. zw. „Systemu Taylora“ i innych systemów tego rodzaju.

Łączy się z odpowiedniem wyszkoleniem personelu a nieodłącznym jego składnikiem jest wyznaczenie normalnej ilości opału. Jeżeli drużyna spali mniej aniżeli norma przewiduje — dostaje premję, jeżeli więcej — płaci karę.

System premjowy ma zatem podwójne oblicze, jest obosieczny. U nas najczęściej skutkiem złego stanu parowozów, skutkiem zbyt niskich norm opałowych maszynista ponosi kary za przepał, kary dotkliwe, nie tylko pieniężne, ale np. takie jak ściągnięcie ze stanowiska, odliczenie lat służby i t. p.

Normy opałowe są dla różnych Dyrekcji różne. Jeżeli jakaś Dyrekcja, wzięta jako całość oszczędzi opał wówczas M. K. przyznaje jej stosowną sumę na wypłatę premji nie tylko dla maszynistów lecz dla wszystkich tych, którzy z gospodarką opałową mają coś wspólnego, a więc dla pp. dyrektorów, naczelników parowozowni i t. p.

W omawianym wypadku kwota 90.548 złotych przyznana została jako premja oszczędnościowa nie dla maszynistów z Tarnowskich Gór lecz dla całej Dyrekcji Katowickiej. Dyrekcja zaproponowała maszynistom podział części tej sumy pomiędzy niektóre drużyny parowozowe w formie gratyfikacji po 50 złotych. Maszyniści katowiccy mając smutne doświadczenie w tej sprawie, wiedząc, że wrazie gdy zrobią oszczędności i wezmą premję, natychmiast zmniejszy się im normy opałowe, a skutkiem tego kary za przepał będą częstsze i sroższe, wiedząc ponadto, że dygnitarze dyrekcyjni przyznali sobie po 500 złotych i więcej, z tego tytułu zrzekli się owych „gratyfikacji“ zmuszając tem samem i innych kandydatów do premji, aby z niej zrezygnowali.

Nie widzimy tu zatem powodu do rozgoryczenia, do zazdrości... Nie widzimy tem więcej powodu do tego aby to nieuzasadnione rozgoryczenie kierowało się wyłącznie przeciw maszynistom, skoro i inni funkcjonarjusze pobierają z tego tytułu sumy i to znacznie większe, aniżeli maszyniści. Robi się wielki krzyk, gdy maszyniści biorą premję. Dlaczego nikt nie broni maszynistów gdy płacą kary za przepały?!. A sposobność nadarza się codziennie.

Wszystko to jednak nie oznacza, abyśmy mogli zaaprobować stanowisko naszych kolegów katowickich bez zastrzeżeń.

Ofiarność na cele publiczne jest rzeczą bardzo chwalebną i godną naśladownictwa. Możemy ją też kolegom naszym najgoręcej zalecić. Nie wolno jednak takiej ofiarności na nikim wymuszać, choćby tylko przez zastosowanie presji moralnych.

Nikomu nie wiadomo czy ten i ów z obecnych na zgromadzeniu członków Z. Z. M. nie odjął sobie i swojej rodzinie owych kilku złotych, wprost od ust, czy ofiarność jego była istotnie tak dobrowolną, jakby się to z jednogłośnej uchwały Zebrania wydawać mogło. Nie wiemy czy niejednemu, gnębionemu, nie tajną nikomu, z wyjątkiem ludzi złej woli lub też słabego rozumu, nędzą, nie uczyniła ta ofiara dotkliwego uszczerbku w jego głodowym budżecie. Ale nie protestował, bo protestować nie mógł, gdyż godność nie pozwalała mu na to.

Oddajemy to pod rozwagę inicjatorów i wnioskodawców. Sami zaś mamy to przekonanie, że do celów ofiarności publicznej nie wolno używać i nadużywać zebrań związkowych, nie wolno używać dla tego rodzaju wystąpień, skądinąd godnych pochwały, firmy Związku, nie wolno do postanowień takich używać formy uchwał zebrań związkowych. Budzi to bowiem zgruntu fałszywe pojęcie o stanie zamożności maszynistów, nieci zawiść i rozgoryczenie a nie znajduje zasłużonego uznania nawet tam, gdzie to uznanie bezwarunkowo znaleść się powinno.

Ofiarność na cele publiczne jest rzeczą prywatną i na prywatnej drodze winno się jej dawać wyraz.

KRONIKA.

Nasze wystąpienia.

Prezydjum Związku Głównego Z. Z. M. interwenjowało w miesiącu bieżącym u kompetentnych czynników w sprawach następujących:

1.XII — u p. Ministra Kolei w sprawie pragmatyki wspólnie z innymi Związkami.

2.XII—w sprawie drużyn parowozowych, przeniesionych z Warszawy - Głównej do Kutna. Zarząd Główny żądał przydzielenia tym drużynom mieszkań służbowych względnie wypłacania dodatku delegacyjnego.

W sprawie zwolnionego za strajk kol. Mirscha z Dziedzic wniesiono ponownie stosowne pismo do M. K.

W sprawie postulatów drużyn parowozowych węzła warszawskiego, obsługujących koleje podmiejskie, o urządzenie tarcz obrotowych na stacjach Łochów i Mrozy.

Interwenjowano w sprawie roku za półtora. Według informacji udzielonych przez p. Dyr. Dep. d-ra Wróbla, Ministerstwo Kolei zajęło w tej sprawie przychylne stanowisko, a p. Minister wystąpił w tej sprawie z pismem odręcznem do p. Prezesa Rady Ministrów.

31.XI—interwenjowano w Dyr. Warszawskiej w sprawie podpisywania deklaracyj zrzeczenia się praw emerytalnych, nabytych w b. państwach zaborczych. Interwencja odniosła pełny skutek. Deklaracje należy podpisywać jedynie w zamian za urzędowe zaświadczenie wysługi emerytalnej i po prawomocnym załatwieniu ewentualnego rekursu w tej sprawie.

3.XII — w sprawie podwyższenia renty pomocnikowi maszynisty Stachowskiemu z Piotrkowa, który, na skutek nieszczęśliwego wypadku w służbie utracił wzrok.

4 XII — w sprawie drużyn parowozowych, przeniesionych z parowozowni Stanisławów do Chodorowa.

6.XII — w sprawie emerytury dla uwolnionego na zasadzie § 41 przepisów służbowych kol. Białousa.

11.XII — ponownie w sprawie roku za półtora.

Wniesiono pismo dodatkowe w sprawie przeniesienia drużyn parowozowych do Chodorowa, wykazujące na zasadzie rzeczowych danych i na podstawie doręczonych wykresów, że zarządzenie to jest szkodliwe dla interesów służby.

Wniesiono pismo w sprawie kol. Rayskiego z Łunińca, zmuszonego pod grozą redukcji do zgody na przeszeregowanie z IX do XI stopnia służbowego.

Interwenjowano ponownie w sprawie przeniesienia drużyn parowozowych z Warszawy-Głównej do Kutna na podstawie danych, dostarczonych przez Koło miejscowe Z. Z. M. w Poznaniu.

Ponownie interwenjowano w sprawie kol. Stachowskiego i załatwiono sprawę pomyślnie.

W sprawie pragmatyki udały się do p. Ministra kolei delegacje wszystkich Związków kolejowych. Z ramienia Z. Z. M. uczestniczył w delegacji Prezes Zarz. Głów. kol. Majlich. Delegacja oświadczyła p. Ministrowi, że projekt pragmatyki w formie obecnej nie nadaje się do przyjęcia i zażądała cofnięcia projektu z Rady Ministrów oraz wstrzymania wszelkich dalszych prac w tej sprawie aż do czasu uzgodnienia z zblokowanymi Związkami tekstu projektu przy uwzględnieniu poprawek, które Związki zaproponują.

Pan Minister obiecał wstrzymać dalsze prace nad projektem i oświadczył, że poprawki wniesione przez Związki rozpatrzy i omówi osobiście, poczem dopiero zorjentuje się czy należy powołać stosowną komisję dla załatwienia tej sprawy.

Obecnie we wszystkich Związkach odbywa się wytężona praca nad poprawkami do projektu. W dniach najbliższych zbierze się komisja międzyzwiązkowa, która uzgodni stanowisko poszczególnych Związków i zdecyduje ostateczny tekst poprawek.

Zebrania Z. Z. M. we Lwowie i Sosnowcu.

Dnia 8.XII odbyło się Zebranie członków Z. Z. M. we Lwowie, dnia 13.XII w Sosnowcu.

Oba te zebrania odbyły się w obecności członków Zarządu Głównego Z. Z. M. kol. prezesa Majlicha i kol. sekretarza Kuczkowskiego.

Przedstawiciele Zarządu Głównego wygłosili na zebraniach tych obszerne referaty, poruszające wszystkie aktualne sprawy, dotyczące tak pracowników kolejowych w ogólności, jak też i w szczególności maszynistów.

Najważniejszą sprawą, interesującą zrzeszonych i wyczerpująco omówioną na zjazdach była sprawa pragmatyki. Zebrania wypowiedziały się w słowach ostrych i potępiających o rządowym projekcie pragmatyki, skwalifikowały go, jako nie nadający się do przyjęcia i aprobowały w całej rozciągłości stanowisko Zarządu Głównego, który przystąpił do walki z projektem wspólnie ze wszystkiemi związkami kolejowymi. Członkowie Zarządu Głównego poddali rozbiorowi treść rządowego projektu i wyjaśnili zebranym, w jakich punktach i w jakim duchu Związek wystąpi z poprawkami. Zebrania wypowiedziały się w tych sprawach, zgłosiły swoje postulaty co do poprawek i zaakceptowały stanowisko Zarz. Głównego w całej rozciągłości.

Przedmiotem obrad była dalej sprawa zmian w organizacji kolejnictwa, spodziewanych w najbliższym czasie i związanej z nimi prawdopodobnie zmiany w uposażeniu pracowników kolejowych. Protestowano stanowczo przeciw sposobom postępowania M. K., które zamierzenia swoje trzyma w tajemnicy i chce nimi zaskoczyć nie tylko już samych pracowników kolejowych ale wogóle całą opinję publiczną a nawet i miarodajne czynniki sejmowe, które o projektach rządowych dotąd nie mają oficjalnych wiadości. Istnieje nawet podejrzenie, że Rząd zamierza organizację kolejnictwa zmienić jeszcze przed wygaśnięciem obecnej ustawy o pełnomocnictwach i właśnie na zasadzie tych pełnomocnictw. Zebrania wypowiedziały się przeciwko takiemu sposobowi postępowania i wyraziły żądanie aby sprawa zmian w organizacji kolejnictwa była załatwiona w normalnej drodze ustawodawczej, przy zachowaniu zasady, że koleje pozostać winny pod bezpośrednim zarządem Państwa.

Zjazdy zastanawiały się ponadto nad sprawami, interesującymi wyłącznie maszynistów.

Dłuższą dyskusję wywołała sprawa przeszeregowania, co do której przedstawiciele Zarządu głównego wyjaśnili stanowisko, jakie rząd ostatnio zajął w tej sprawie. Rząd wstrzymał mianowicie przeszeregowanie uzależniając je od wolnych miejsc w etatach, które ustalone będą dopiero po uchwaleniu ustawy budżetowej na rok 1925.

Gnębiące maszynistów kary za przepały były również przedmiotem dyskusji. W tej sprawie po wydaniu na skutek starań Z. Z. M. rozporządzenia M. K., które drukowaliśmy w poprzednim numerze „Maszynisty“ nastąpiło pewne uspokojenie i poprawa, chociaż nadużyć i skarg jest jeszcze wiele.

Jako sprawę najaktualniejszą poruszono sprawę zapomóg, o które Z. Z. M., jak również i wszystkie inne Związki pracowników państwowych napróżno wielokrotnie zabiegały i zabiegają. Rozgoryczenie i niezadowolenie budziło zwłaszcza przyznanie zapomogi najwyższym kategorjom służbowym oraz urzędnikom Ministerstwa z pominięciem niższych kategorji służbowych.

Najwięcej jednak rozgoryczenia budziło stanowisko p. Ministra, który wyraził się, że gdyby nawet przyznał zapomogę to nie udzieli jej maszynistom, jako bardzo dobrze uposażonym. Zdaniem zebranych, taka enuncjacja, jako niezgodna z prawdą i rzeczywistością nie powinna była mieć miejsca nawet w formie żartu!

Zebrania uchwaliły w sprawach będących przedmiotem ich obrad stosowne rezolucje.

Poniżej zamieszczamy rezolucję, uchwaloną jednomyślnie przez Zebranie w Sosnowcu na wniosek kol. Bron. Wróbla.

Rezolucja.

Zebrani w dniu 13 grudnia 1924 r. członkowie Z. Z. M. koła miejscowego w Sosnowcu, dziękują Zarządowi głównemu Z. Z. M. w osobach kol. prezesa Majlicha i kol. sekretarza Kuczkowskiego za przybycie do koła Sosnowiec, oświetlenie wszystkich spraw, związanych z organizacją Z. Z. M., omówienie i wyświetlenie spraw związanych z próbami narzucenia pragmatyki i innych, wyrażają im pełne uznanie za ich pracę i proszą Zarząd główny o kontynuowanie w dalszym ciągu dotychczasowego sposobu postępowania i zachowanie tego stanowiska jakie dotąd zajmował w stosunku do władz i pokrewnych Związków.

Zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. w Kutnie.

W dniu 27 listopada b. r. odbyło się Zebranie Koła miejscowego Z. Z. M. w Kutnie. Na zebranie przybyli z ramienia Prezydjum Z. Z. M. kol. Majlich i Kuczkowski. Porządek dzienny obejmował: 1) Sprawę pragmatyki służbowej. 2) Sprawę premji oszczędnościowych. 3) Sprawę przystąpienia Z. Z. M. do komisji klasowych Związków Zawodowych. 4) Sprawę ubrań służbowych. 5) Sprawę przeszeregowania. 6) Sprawę mieszkań dla drużyn parowozowych. 7) Sprawę roku za półtora.

Po wybraniu Prezydjum i przyjęciu protokółu z ostatniego zebrania zabrał głos kol. Majlich po nim zaś kol. Kuczkowski, którzy w dłuższych przemówieniach zobrazowali wyczerpująco wszystkie aktualne sprawy maszynistów. W gorącej dyskusji, która się nad tymi przemówieniami wywiązała, Zebranie wyraziło pełne zaufanie dla obecnego Prezydjum Związku i wyraziło temuż Prezydjum podziękowanie za jego ofiarną pracę. W kwestjach, umieszczonych na porządku dziennym Zebranie uchwaliło stosowne rezolucje.

Zebrania protestacyjne w sprawie pragmatyki.

Na wezwanie Zarządu głównego Z. Z. M. odbyły się w całej Polsce zebrania w sprawie rządowego projektu pragmatyki. Na zebraniach tych uchwalono rezolucje w jednakowem brzmieniu, zaproponowanem przez Prezydjum Zarządu Głównego. Rezolucja ta brzmi:

„Zebrani protestują z całą stanowczością przeciw projektowi Ustawy o etatowych pracownikach kolejowych, opracowanemu przez Ministerstwo Kolei, ponieważ projekt ten:

1. Pomija i nie rozstrzyga najważniejszych kwestji, dotyczących praw pracowników i nie zabezpiecza ich egzystencji.
2. Zawiera postanowienia w wysokim stopniu krzywdzące i niesprawiedliwe.
3. Wydaje pracowników kolejowych na łup samowoli Władz kolejowych.

Wobec tego zgromadzeni żądają kategorycznie wycofania tego projektu z Rady Ministrów, wysłuchania i uwzględnienia poprawek wniesionych przez zblokowane Związki pracowników kolejowych, a zarazem oświadczają, że zdecydowani są swoje stanowisko w tej sprawie poprzeć wszystkimi środkami, które stoją do ich dyspozycji".

Rezolucje tej treści, uchwalone jednomyślnie na zebraniach kół miejscowych nadesłano nam dotąd z następujących miejscowości:

Jarosław, Sosnowiec, Lwów, Dziedzice, Kraków-Płaszów, Rzeszów, Tarnopol, Sucha. Granica, Warszawa-Główna, Szczakowa, Inowrocław, Kraków, Dębica. Zbąszyn, Jarocin, Łódź-Kaliska, Bydgoszcz, Rawa-Ruska, Częstochowa, Nowy Zagórz, Tczew, Chełm, Lubliniec, Gniezno, Wielkie Hajduki, Aleksandrowo, Bielsko, Ostrów, Łódź-Fabryczna i Tarnów.

Odmienną rezolucję doskonałą w tonie i treści nadesłało koło miejscowe w Stryju. Rezolucji tej nie zamieszczamy jedynie z braku miejsca.

Rezolucje napływają w dalszym ciągu.

9.000 maszynistów i pomocników maszynistów zajmuje jednozgodne i zdecydowane stanowisko w sprawie pragmatyki!

Niewłaściwe wynagradzanie zasług dla Ojczyzny.

Z. Z. M. niejednokrotnie podkreślał swoje stanowisko w sprawie doboru kandydatów na stanowiska kierowników parowozów. Wobec Ministerstwa Kolei i wobec innych kompetentnych czynników broniliśmy zdania, że na te stanowiska przyjmowani być winni, tylko ludzie z fachowem przygotowaniem i że użycie do tej służby niefachowców, naraża Zarząd kolejowy na dotkliwe straty, zagraża bezpieczeństwu ruchu i przyczynia się do niszczenia parowozów. Cierpi na tem dotkliwie również ogół maszynistów, gdyż niefachowcy przyczyniają się do obniżenia naszego autorytetu służbowego, przysparzają nam złej sławy, na którą ogół fachowo wyszkolonych maszynistów—bynajmniej nie zasłużył.

Doczekaliśmy się też wyjaśnienia ze strony Ministerstwa Kolei, że „stoi na gruncie zasady nie przyjmowania do służby parowozowej sił nie wykwalifikowanych". Nic to jednak nie pomoże, jeżeli ›Ministerstwo Kolei nadal będzie stało „na gruncie zasady", poszczególne zaś Dyrekcje, jak np. katowicka, będą zwalniały siły wykwalifikowane, posiadające świadectwa z trzyletniej praktyki w fabrykach metalowych, a opróżnione w ten sposób miejsca będą obsadzały ludźmi, których jedyną kwalifikacją są zasługi dla Ojczyzny.

Nie mamy zamiaru zmniejszać niczyich zasług dla Ojczyzny. Stoimy również na stanowisku, że dobrze zasłużeni, winni być za zasługi swoje należycie wynagrodzeni. Jesteśmy jednak głęboko przekonani o tem, że stanowisko maszynisty nie nadaje się zupełnie na chleb dla dobrze zasłużonych jeśli oni oprócz swoich zasług nie posiadają również gruntownego fachowego wyszkolenia. Jest wiele miejsc i stanowisk, których obsadzanie przez dobrze zasłużonych może się odbyć bez dotkliwych strat i poważnego niebezpieczeństwa.

O urządzenie tarcz obrotowych na stacjach Łochów i Mrozy.

Drużyny parowozowe parowozowni W-wa Wileńska, obsługujące pociągi komunikacji podmiejskiej, już od 4 lat zabiegają napróżno o to, aby na tych stacjach urządzono tarcze obrotowe lub t. zw. trójkąty. Dotychczas zmuszone są obsługiwać przestrzeń 54 km. jeżdżąc tyłem parowozu. Naraża to drużyny, zwłaszcza w porze zimowej, na ciężkie przeziębienia, długotrwałe choroby a nawet na śmierć.

Sprawa była już niejednokrotnie badana przez kompetentne czynniki, które uznały żądania drużyn parowozowych za zupełnie usprawiedliwione. Kończyło się na obietnicach. W r. 1924 miano uzyskać na ten cel kredyty i wreszcie sprawę załatwić. Tymczasem rok 1924 już mija a tarcz obrotowych dotąd niema! Z. Z. M. wystąpił już w tej sprawie do Ministerstwa kolei. Może wreszcie znajdą się kredyty na zabezpieczenie zdrowia i życia maszynistów!

Na podstawie uchwały Zarządu Głównego Z. Z. M. z dnia 22-go października b. r. wypłaciła kasa główna w dniu 17 grudnia b. r. kol. Cwikowskiemu Stanisławowi z Koła miejsc. Kraków-Podgórze zł. 3.000 (trzy tysiące) tytułem jednorazowej odprawy.

PODZIĘKOWANIA.

Nawiedzeni bolesnym ciosem z powodu śmierci naszego męża i ojca ś. p. Karola Stasiaka, składamy gorące podziękowanie P. T. Kołu miejscowemu Z. Z. M. w Szczakowej za zajęcie się pogrzebem pp. delegatom z Krzeszowic, Krakowa i Maczków za łaskawy udział w smutnym obrzędzie, P. Prezesowi Koła w Szczakowej Rudolfowi Nawarze za jego piękne i serdeczne przemówienie nad grobem oraz wszystkim tym, którzy w bolesnych dla nas chwilach okazywali nam dowody współczucia.

Żona, dzieci i wnuki.

Wszystkim Sz. Kolegom mego męża ś. p. Michała Kosteckiego, a wszczególności Sz. p. Jurze, prezesowi Koła miejscowego Z. Z. M., wszystkim tym, którzy w czasie długiej choroby mego męża, spieszyli z pomocą materjalną, jako też wzięli udział w pogrzebie, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać!"

Aniela Kostecka.

Kasa pośmiertna.

Z funduszu kasy pośmiertnej wypłacono zapomogi rodzinom następujących ś. p. członków:

144) Stasiak Karol, Szczakowa—400 zł. 145) Baluszek Antoni, Kutno—400 zł. 146) Juszkiewicz Antoni, Wołkowysk—400 zł. 147) Kostecki Michał, Stryj—500 zł.

Razem wypłacono w grudniu b. r. 1700 zł.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ka, Warecka 15.